

アメリカ鉄道業における初期連結 財務諸表についての一考察

A Study on the Early Consolidated Financial Statements in the Railroad Industry of the United States

小 栗 崇 資
Takashi Oguri

は じ め に

- I 連結財務諸表の萌芽的形態としての合算表
- II 資産説に立つ自己株式実務
- III 証券担保社債と信託勘定
- IV 資本金概念の変遷
- V 鉄道業における会計公開制度の生成
- VI 結びにかえて

は じ め に

連結会計に関する研究文献は近年、比較的多く発表されているが、その歴史に関する研究は必ずしも多いとは言えない。しかも、その大半は当時の文献に書かれた処理方法や理論を検討対象とする学説史的・文献史的研究であって、具体的な歴史的事実そのものの研究すなわち会計史的な研究は極めて少ない。

経済学の分野において経済史と経済学史とが区別され、その上で現実と学説との関連が問題とされるように、会計学においても会計史と会計学史とは区別して論じられるべきである。「学説は現実の反映であって現実そのものではない。現実と学説との間には当然、時間的なギャップがあるし、現実を反映する際に何らかの歪みが生じざるをえない¹⁾」のである。とりわけ、本稿での検討対象となる初期の連結財務諸表に関しては、アメリカの独自な状況に規定されて生成するに至ったと考えられるが、そうした連結会計をイギリス的な会計理論・会計思考で説明するというギャップが当時の文献においては顕著に現われている²⁾。したがって、学説の意義を正確に把握するためにも、それに先行する歴史的事実（会計実務）の検討が必要となるのである。

筆者は、前稿³⁾において通説とは異なり、連結財務諸表の起源を19世紀末のアメリカ鉄道業に求め、当時の営業報告書の調査・分析によってその事実を確認するとともに、鉄道業における連結会計の特徴と連結会計生成の背景について考察した。特に、そこでは連結財務諸表がまず親子会社の個別の貸借対照表の単純な合算という、もっとも原初的な形態から出発したことを明らかにし、その合算表を連結会計の萌芽的形態と名付け、その特徴を資本連結なき資産・負債連結と規定した。そして、その萌芽的形態から連結会計の基本的メルクマールである資本連結手続の行なわれた完成形態へと至る過程を、過渡的形態の剔出をまじえて考察したのである。しかし、前稿では、それらの諸形態と生成過程について資料的な裏付けと背景の解明の段階にとどまり、なお、連結会計生成の諸要因を論じつくしたというわけではなかった。

本稿では、連結財務諸表生成解明の鍵を握るとされる合算表について、新たな資料にもとづき事例分析を行なうとともに、その生成要因を当時の会計実務と会計思考に即して解明し、さらに連結報告実務を根底において動機づけている会計公開制度のアメリカ鉄道業における形成過程を考察しようとするものである。

I 連結財務諸表の萌芽的形態としての合算表

前稿においては、連結財務諸表の萌芽的形態と考えられる合算表の事例として、1881年のシカゴ・ノースウェスタン鉄道会社の報告、1882年のレイクショア・ミシガン・サザン鉄道会社の報告、1888年のサザン・パシフィック会社の報告の3つを提示し、主にシカゴ・ノースウェスタン鉄道会社の合算表の生成過程を分析した。本稿では、その後の資料調査の中で確認された1901年のユニオン・パシフィック鉄道会社の合算表について検討することにした。先の3つの事例が時期的にも初期の1880年代に集中したことは、合算表の原初的な性格を裏付けるものであった。しかし、1901年のユニオン・パシフィック鉄道の合算表の事例は、必ずしも時期と連結会計の発達段階とが明瞭に対応するものではないことを示している。当時の鉄道会社の報告形式は一つとして同じものがないほど多種多様であり、会社毎の実務の発展度合も大きく異なっていたのである。したがって、厳密な生成過程の時期区分は実際には困難であり、論理的な生成段階の枠組設定の中で、各鉄道会社の連結報告を位置づける方法をとらざるをえない。この点で、ユニオン・パシフィック鉄道の報告は典型的な合算表の特徴を有しており、その分析は連結財務諸表の生成要因を解明する上で有効であると考えられる。

ユニオン・パシフィック鉄道は、1862年の大陸横断鉄道法にもとづき認可され⁴⁾、1869年に最初の大陸横断鉄道として開通⁵⁾したアメリカ有数の巨大鉄道である。その歴史はアメリカ鉄道業の光と影の両面を集約的に表現しており、多くの重要な教訓に満ちている⁶⁾。たとえば、1872年に露見したユニオン・パシフィック鉄道の建設過程での金融持株会社クレディ・モビリエ社の起こした収賄・汚職の政治スキャンダルは⁷⁾「『ウォータゲート』事件の19世紀版⁸⁾」とさえ評される有名な事件である。また、ウォール街の投機師で、エリー鉄道会社株式の操作により巨額の投機利得を獲得したことで悪名高いグールド(J. Gould)によって、1873年恐慌で破産寸前の状態に陥ったユニオン・パシッ

ク鉄道の支配権が取得され、1893年恐慌時の破産に至るまで同鉄道がグールドの鉄道集団繁栄の一翼を担ったこと⁹⁾もアメリカ鉄道史上、名高い事実である。

ここでの検討対象となる1901年のユニオン・パシフィック鉄道の報告は、1893年恐慌時の破産によりグールドの支配が崩れて以降、クーン・ロープ金融集団による再建実施過程¹⁰⁾の中で登場してくるものである。1898年に旧会社 Union Pacific Railway Co. から全資産を引き継いだ新会社 Union Pacific Railroad Co.¹¹⁾ (Railway を Railroad に変更) は、破産によって一度は分離された子会社の支配権を獲得することを再建後の目標とした¹²⁾。その中の重要な目標となったのがかつての子会社、オレゴン・ショートライン鉄道会社 (Oregon Short Line Railroad Co.) とオレゴン鉄道汽船会社 (The Oregon Railroad and Navigation Co.) である¹³⁾。そして、それらの支配権獲得後に作成されたのが資料1の報告であった。トロットマン (N. Trottman) は、この報告について次のように述べている。

「1902年以前にはユニオン・パシフィックの営業報告書については、中小関連会社の経営を網羅した各個別の報告が公表された。しかし、1902年以降は個別報告ではなく、ユニオン・パシフィック・システムの構成員であるこれら3社 (ユニオン・パシフィック鉄道会社、オレゴン・ショートライン鉄道会社、オレゴン鉄道汽船会社—引用者注) の経営結果により構成された報告となっている。すなわち、システム全体の経営が、あたかも名目上も実質上も3つの鉄道が1つの会社であるかのように報告されているのである。¹⁴⁾」

資料の期日1901年2月28日を見るかぎり上の文中の「1902年」は「1901年」と訂正しなければならないが、トロットマンの記述は以前には行なわれていなかったシステム全体の経営報告 (すなわち連結報告) が資料1の報告を起点に開始されたことを裏付けているのである。

それでは、具体的に資料の内容を検討しよう。この資料は、ニューヨーク証券取引所の上場報告書¹⁵⁾に揭示されていた同鉄道の報告書から抽出した貸借対照表である。標題は Union Pacific Railroad and Proprietary Lines (ユニオン・パシフィック鉄道と子会社路線) となっており、Consolidated Balance Sheet (連結貸借対照表) の用語が使用されている点が注目される。

まず借方を見てみると、最初に Cost of road and equipment (線路と設備の価額) という項目が設定され、親会社のユニオン・パシフィック鉄道会社の固定資産と並んで子会社であるオレゴン・ショートライン鉄道会社とオレゴン鉄道汽船会社の固定資産が表示されている。すなわち、親子会社の資産連結がここではなされているのである。そして、次に問題となる Bonds and stocks owned (所有社債・株式) という項目が掲げられている。最初に By Union Pacific Railroad Company (ユニオン・パシフィック鉄道会社による〈所有社債・株式—引用者注〉) という表示があり、その下にいくつかの社債・株式が並べられている。そして、その中に子会社であるオレゴン・ショートライン鉄道会社の (普通) 株式とオレゴン鉄道汽船会社の 優先株式および 普通株式の表示が見出されるのである。これは、本来、連結貸借対照表の作成過程で、子会社の資産と置き換えられ消去されるべき親会社投資勘定が処理されないまま残存したものと考えられる。それに関連して貸方に目を転

資料1 ユニオン・パシフ
UNION PACIFIC RAILROAD COMPANY
CONSOLIDATED BALANCE

<i>Assets.</i>		
Cost of road and equipment:		
Union Pacific Railroad Company—		
Cost of road	\$220,626,911.62	
Equipment	11,342,958.47	
		\$231,969,870.09
Oregon Short Line Railroad Company—		
Cost of road and underlying mortgages		
assumed	63,464,410.70	
Equipment	3,817,027.43	
		67,281,438.13
The Oregon Railroad and Navigation Co.—		
Cost of railroad and steamship property.		
Railroad equipment.....	48,557,831.99	
	2,690,894.51	
		51,248,726.50
Total		\$350,500,034.72
Bonds and stocks owned:		
By Union Pacific Railroad Company—		
Union Pacific Railroad Company First		
Mortgage Four per Cent. Bonds	456,500.00	
Oregon Short Line Railroad Company		
Stock	27,333,700.00	
Oregon Short Line Railroad Company		
Income A Bonds	6,603,000.00	
Oregon Short Line Railroad Company		
Income B Bonds	14,605,000.00	
The Oregon Railroad and Navigation		
Company Preferred Stock	9,862,148.50	
The Oregon Railroad and Navigation		
Company Common Stock	7,636,800.00	
Miscellaneous	6,896,044.89	
		73,393,193.39
By Oregon Short Line Railroad Company—		
Oregon Short Line Railroad Company		
Consolidated Mortgage Five per Cent.		
Bonds	2,033,000.00	
The Oregon Railroad and Navigation		
Company Preferred Stock	195,380.00	
The Oregon Railroad and Navigation		
Company Common Stock	14,841,000.00	
Miscellaneous	1,008,371.66	
		18,077,751.66
By The Oregon Railroad and Navigation Co.—		
Bonds	3,734,560.64	
Stocks	2,270,937.55	
		6,005,498.19
Materials and supplies		3,343,121.60
Cash assets		3,116,699.19
Sinking fund and trust accounts:		
Union Pacific Railroad Company		
.....	\$137,162.68	
Oregon Short Line Railroad Company		
.....	23,966.07	
The Oregon Railroad & Navigation Co.		
.....	984,603.38	
		1,145,732.13
Advances for construction of new lines:		
Oregon Short Line Railroad Company		
.....	665,243.13	
The Oregon Railroad & Navigation Co.		
.....	2,215,285.52	
		2,880,528.65
Land assets: Union Pacific Railroad Company		3,105,954.79
Total assets		\$461,568,514.32

イック鉄道連結貸借対照表
AND PROPRIETARY LINES.
SHEET, FEBRUARY 28. 1901.

		<i>Liabilities.</i>	
Capital Stock :			
Union Pacific Railroad Company—			
Preferred	\$99,465,600.00		
Common	95,963,800.00		
			\$195,429,400.00
Oregon Short Line Railroad—			
Common			27,460,100.00
The Oregon Railroad and Navigation Co.—			
Preferred	\$11,000,000.00		
Common	24,000,000.00		
			35,000,000.00
			<u>\$257,899,500.00</u>
Funded debt :			
Union Pacific Railroad Company—			
First Mortgage Four per Cent.	\$100,000,000.00		
Oregon Short Line Railroad Co.—			
Consolidated Mortgage Five			
per Cent. Bonds	\$12,328,000.00		
Income A Bonds	7,185,000.00		
Income B Bonds	14,841,000.00		
Oregon Short Line Railway Co.			
First Mortgage Six per Cent.			
Bonds	14,931,000.00		
Utah & Northern Railway Co.			
First Mortgage Seven per			
Cent. Bonds	4,993,000.00		
Consolidated Mortgage Five			
per Cent. Bonds	1,802,000.00		
		56,080,000.00	
The Oregon Railroad & Navigation Co.—			
Consolidated Mortgage Four			
per Cent. Bonds	\$19,968,800.00		
The Oregon Railway & Navigation Co.—			
First Mortgage Six per Cent.			
Bonds	286,000.00		
		20,254,800.00	
			176,334,800.00
Interest and sinking funds accrued, not due :			
Union Pacific Railroad Company	\$666,666.66		
Oregon Short Line Railroad Company	250,656.65		
The Oregon Railroad & Navigation Co.	241,672.98		
			1,158,996.29
Improvement and equipment funds :			
Union Pacific Railroad Company	367,871.06		
The Oregon Railroad & Navigation Co.	432,050.33		
			799,921.39
Land accounts and land income, Union Pacific Railroad			
Company			3,291,022.67
Income used for sinking funds :			
Oregon Short Line Railroad Company	\$85,239.84		
The Oregon Railroad & Navigation Co.	704,452.60		
			789,692.44
Income accounts			21,304,581.53
Total liabilities			<u>\$461,568,514.32</u>

ずれば、Capital Stock（資本金）の項目で親会社の株式資本金とともに2社の子会社の株式資本金がやはり消去されないまま表示されているのが確認される。

連結会計の基本的メルクマールは、資本連結すなわち親会社の投資勘定と子会社の資本勘定との相殺消去と考えられるが、この報告では資本連結がまったく行なわれていないことが以上の点から明らかとなる。

ところで、この事例の場合、相殺消去がなされるべき借方・貸方の投資勘定と資本勘定の数値は必ずしも一致していない。オレゴン・ショートライン鉄道に関しては、投資勘定は27,333,700ドル、資本勘定は27,460,100ドルとなっている。上場報告書の中の「オレゴン・ショートライン鉄道会社株式の額面価額27,334,700ドル、当該会社の実質的な全株式¹⁶⁾」という表現を見るかぎり、僅かではあるがその差額は主として少数株主の存在に起因すると考えられる。トロットマンの記述によれば、ユニオン・パシフィック鉄道はオレゴン・ショートライン鉄道の株式を自社株式との交換によって取得するために新株を発行し、さらに交換の際に1株につき3ドルを付加したとされる¹⁷⁾。この魅力的条件によって大半の株式が交換されたが¹⁸⁾、なお少数の株式が残ったのが報告中の差額に現われているのである。

他方、オレゴン鉄道汽船会社は、投資勘定が優先株9,862,148.50ドル、普通株7,636,800ドルであり、資本勘定が優先株11,000,000ドル、普通株24,000,000ドルとなっており、かなり大幅に差異が存在している。上場報告書の「オレゴン鉄道汽船会社の普通株式の額面価額7,663,500ドル、優先株式の額面価額9,876,200ドル、当該会社の全株式の過半数¹⁹⁾」という表現からはほぼ貸借対照表の価額との一致が確認できるので、差異の理由は他に求められねばならない。それは、次の By Oregon Short Line Railroad Company（オレゴン・ショートライン鉄道会社による〈所有社債・株式〉）という欄を見ることによって明らかとなる。というのは、そこにオレゴン鉄道汽船会社の優先株と普通株の表示がなされているからである。その表示価額を先の価額と合計すると、オレゴン鉄道汽船会社の優先株10,057,528.50ドル、普通株22,477,800ドルの数値が得られ、多少の差異は残るが貸方側の数値、優先株11,000,000ドル、普通株24,000,000ドルとの近似的な一致が確認される。すなわち、この事例は単純な親会社による子会社株式の過半数保有ではなく、さらに子会社間の持株を通じての支配の事例であると考えられるのである。また、トロットマンによれば、オレゴン鉄道汽船会社の株主の中にはユニオン・パシフィック鉄道の支配権獲得への反対があり、株式交換に応じない一部の株主が残ったという²⁰⁾。オレゴン・ショートライン鉄道の場合よりは大きな金額となる上述の差異は、このような少数株主の存在を示している。しかし、それは「無視しうる少数」(negligible minority)²¹⁾と見なされ、その少数株主持分は表示上何ら問題とされなかったのである*。

* 資料1の報告における投資勘定と資本勘定の差異の要因は、第一に上述のような少数株主の存在にある。今日の連結会計実務では少数株主持分は、親会社概念の立場から連結貸借対照表上、負債の部に表示される。また、資本主概念の立場に立てば、少数株主持分を表示せず、子会社の資産・負債のうち親会社持分のみを連結（部分連結方式）する実務も考えられる。しかし、資料1での少数株主持分表示の欠除した報告は、そのような理論的根拠にもとづいたものとは思われない。したがって、少数株主持分の部分の

差額を調整する項目も設定されずに、どのように左右の価額の均衡がなされたのか不明のままの数値となっているのである。さらに、投資勘定と資本勘定の差異の要因として、第二にそれぞれの勘定の評価の違いがある。資本勘定は額面価額で表示されているが、投資勘定は額面価額より低い価額になっている。これは、当時、一般に行なわれていた資産の時価評価実務によるものと考えられる。今日の実務では、投資勘定の消去差額を投資消去差額と呼び、原因分析を行なった上で適正な科目に振替えることになっている。もちろん、この事例の場合は、投資勘定は原価ではなく時価評価されているので状況は異なるが、やはり投資勘定と資本勘定の差額の調整が必要であることに変わりはない。この点でも、少数株主持分の差額処理と同様に、不明確な数値表示となっているのである。そうした調整が損益勘定 (Income accounts) で行なわれている可能性があるが、この資料からは残念ながら確認できない。いずれにしても、今日から見れば連結手続の面でも表示の信頼性の面でも問題の多い報告と言えよう。

以上の点から、資料1の報告では、子会社間の持株の処理も含めた投資勘定と資本勘定の相殺消去すなわち資本連結が行なわれていないことが分析されるのである。なお、さらに資本連結とともに債権・債務連結が行なわれていない問題も指摘されねばならない。オレゴン・ショートライン鉄道会社発行の Income A Bonds (収益性A社債) と Income B Bonds (収益性B社債) のほぼ全額を親会社ユニオン・パシフィック鉄道会社が保有している関係が、報告の中に見出されるからである。このような親子会社間の債権・債務も、本来、連結貸借対照表の作成過程で相殺消去されるべき勘定であることは言うまでもない。結局、資料1の表は、資本連結も債権・債務連結も行なわれていない親子会社貸借対照表の極めて単純な合算表であることが、以上から解明されるのである。

それでは、このような合算表ははたして連結貸借対照表と規定しうるであろうか。今日の会計学的見地から見れば、何ら連結処理の行なわれていないこの合算表を連結貸借対照表と規定することはできない。しかしながら、資料の標題に見られるように、当時においてはこの合算表が連結貸借対照表として認識されたのである。1888年のサザン・パシフィック会社は、私見によればニューヨーク証券取引所の上場報告書において最初に連結貸借対照表の用語を使用した会社であるが、その報告もやはり合算表であった²²⁾。用語使用例からのみ見れば、当初は合算表が連結貸借対照表として認識されていたとさえ言える。したがって歴史的には、合算表を連結財務諸表の範疇に入れて考察しなければならない。今日的な連結会計が確立されるまでを、連結会計の生成過程ないしは前史と規定すれば、合算表は連結財務諸表の萌芽的形態と位置づけられるのである。

では何故、このような資産・資本の二重計上とならざるをえないような合算表が作成されたのであろうか。また、それが何故、連結財務諸表として認識されたのであろうか。以下、この問題について、当時の会計実務と会計思考を対象に据え、その内容・特質に即して分析を行ないたい。特に、①自己株式実務、②社債発行実務、③資本金概念の三つの側面から検討したい。(なお、前稿で指摘した連結会計生成の背景、すなわち、特殊アメリカ的位置づけを持つ持株会社の鉄道業における早期発達、鉄道業の産業上の独自性、金融集団、特にモルガン金融集団の関与等については、本稿での分析の前提となるものであるが、紙数の都合上、再論していない。前稿を参照されたい)。

Ⅱ 資産説に立つ自己株式実務

合算表の生成要因として、まず第一に当時の特徴的な会計実務、とりわけ自己株式の処理実務が検討されねばならない。

一般的にいうとアメリカの制定法および判例においては、会社による自己株式の取得を禁止するイギリス法は継承されなかった²³⁾。したがって、世紀転換前からアメリカでは多様な自己株式実務が発展していた。当時の自己株式実務に関しては、ハットフィールド (H. R. Hatfield) の著書『近代会計学』(1909年) において詳細に論じられている²⁴⁾。

アメリカの会計実務においては、当初、自己株式 (treasury stocks) という概念は、しばしば2つの意味で使用された。一つは授權資本における未発行株式を自己株式として貸借対照表に記載する場合であり、他の一つは発行済の自社株式を再取得し、これを自己株式として貸借対照表に記載する場合である²⁵⁾。今日では、自己株式の概念と未発行株式の概念とを同一視する見解はまったく承認されないが、ハットフィールドによれば、アメリカの当時の実務において「自己株式が未発行株式を含むものとして使用されている事例が数多く見出される²⁶⁾」のである。

当時のアメリカの株式会社は、このような自己株式 (未発行株式) をどう表示していたのであろうか。図1、図2はその典型的な方法である。まず、図1は未発行株式を借方に資産として記載する方法である。ハットフィールドによれば、この方法は、「アメリカの報告書にきわめて頻繁に見うけられるものであり、それは未発行株式をすべて資産として表示する²⁷⁾」ものである。しかし、この形式では会社の実際の資本を誇張することになるという批判が生じざるをえない。それに対して考案された修正的方法が、図2の方法であった。しかしながら、図2の方法は、授權資本の一部として未発行株を記載してはいるものの未発行株式を資産として認識している点では、図1と本質的には変わるも

図 1

借 方	貸 借 対 照 表	貸 方
現 金.....\$ 50,000	株式資本金.....\$ 100,000	
未発行株式.....50,000		
<u>\$ 100,000</u>	<u>\$ 100,000</u>	

(出所) H. R. Hatfield, *Modern Accounting*, p. 148. 邦訳書、142ページ。

図 2

借 方	貸 借 対 照 表	貸 方
現 金.....\$ 50,000	株式資本金	
未発行株式.....50,000	発行済...\$ 50,000	
	未発行.....50,000	
		_____ \$ 100,000
		100,000

(出所) *Ibid.*, p. 148. 邦訳書、143ページ。

貸借対照表

借 方	貸 借 対 照 表	貸 方
工場設備等……………	\$ 120,000	株式資本金
有 価 証 券……………	15,000	発行済…\$ 90,000
自己株式……………	10,000	金庫内…… 10,000
現 金……………	5,000	—————\$ 100,000
		社 債 …………… 50,000
	<u>\$ 150,000</u>	—————\$ 150,000

のではない。このような方法を支持する立場は自己株式一資産説と呼ばれる²⁸⁾。後にハットフィールドは、『会計学』(1927年)において自己株式を資本金総額からの控除として示す方法を提唱するに至るが、『近代会計学』1909年版では資産説の立場に立っていたと言う²⁹⁾。また、ハットフィールドの他にも、当時の著名な会計学者として、モンゴメリー(R. H. Montgomery)が資産説を強力に支持したとされる³⁰⁾。すなわち、20世紀の初頭においては、会計学者・実務家の多くは自己株式一資産説の立場に立っていたのである³¹⁾。

私見によれば、このような当時の自己株式＝資産説に立つ自己株式表示形式と先の合算表形式との間には極めて緊密な類似関係が見出される。図3は、ハットフィールドが自己株式の「適切な表示形式³²⁾」として示したシカゴ・ノースウェスタン鉄道の報告形式であるが、借方の自己株式と貸方の金庫内株式資本金をそれぞれ子会社株式および子会社資本金と置き換えれば、先の合算表と同一の報告形式が得られる。すなわち、親子会社を一つの会社として一体的に認識する場合、親会社保有の子会社株式は、発行済の自社株式を再取得した際の自己株式と類似の性質をもつものと考えられるのである。子会社株式を自己株式の一種と考えれば、資産説の立場に立つかぎりその消去の必要性は生じず、結果として合算表形式が成立することになる。したがって、当時の自己株式実務の延長線上に合算表形式の生成する蓋然性の高いことが指摘できる。また、直接的に子会社株式と自己株式とを同一視する考え方をとらない場合でも、自己株式＝資産説の当時の会計思考に与えた影響を想定することは可能である。すなわち、自己株式（未発行株式）を資産として認識する思考の枠組みの中で、許容可能な実務として、親会社保有の子会社株式を資産として処理する実務が生成したと考えられるからである。いずれにしても、当時の自己株式実務と自己株式＝資産説が合算表生成の要因の一つであることが、以上の点から確認されるのである。

Ⅲ 証券担保社債と信託勘定

合算表の生成要因として第二に、当時の鉄道社債の一種であった証券担保社債とそれに関わる信託勘定の与えた影響について検討されねばならない。

アメリカ鉄道業の資金調達において、社債が非常に大きな役割を果たしたことは周知の事実である。また、社債の種類が今日から見ても多種多様であったことも大きな特徴と言える³³⁾。様々な種類

の社債の中で特異な存在であったのが、Collateral Trust Bond（証券担保社債）と呼ばれるものであった³⁴⁾。普通、鉄道業の抵当は路盤、軌道、不動産等の有形固定資産に付けられるが、証券担保社債の場合は実際の財産を担保とするのではなく、他の会社の証券（株式・社債）を担保にし、その証券を媒介に間接的に証券発行をした当該会社の財産を抵当としたのである。そのように実際の財産への質権が副次的であったことから、Collateral（副抵当）と呼ばれた³⁵⁾。

鉄道業はその建設に当って、州からの土地供与や資金貸付を受けたことから、そうした土地等の財産の損失を防ぐために、社債発行の際のそれらの財産への抵当設定の禁止が州からしばしば要求された。そのような条件の下で開発されたのが証券担保社債であった。1879年、ユニオン・パシフィック鉄道により発行されたのが最初とされているが³⁶⁾、以後、急速に普及し、1913年にはアメリカ鉄道業の全借入のうち約10分の1が証券担保社債によると言われるほど、大きな比重を占めたのである³⁷⁾。この操作性に満ちた非実体的な社債は、持株会社のために開発されたと言っても過言ではない。すなわち親会社の社債発行の担保として子会社の株式・社債が広範に利用されたからである。したがって、証券担保社債の登場が持株会社形態の普及を逆に促進するという関係も指摘されねばならない³⁸⁾。

証券担保社債が発行される場合には、一般には Trust Company（信託会社）が介在し、他の会社の証券がその信託会社に預託されることになる。そして、当時の財務報告の中では、このような信託会社に預託された証券が Trust Account（信託勘定）という勘定の下に列挙されるのが慣例となっていた。そのような実務慣行の普及の中で、問題は、連結報告の際に子会社の証券がどのように処理されるかということである。結局、連結報告が作成される場合、子会社株式（投資勘定）と資本勘定との相殺消去という実務上の要請と、担保としての子会社株式の信託勘定への表示という実務上の要請とが対立的に生ずることになる。私見によれば、合算表は、そのような相反的な二様の実務上の要請を二重計上の容認によって「解決」しようとしたものと考えられる。資料1のユニオン・パシフィック鉄道会社は、まさに最初に証券担保社債を開発した当該会社である。資料の中では明瞭ではないが、上場報告書の文中では、子会社であるオレゴン・ショートライン鉄道会社とオレゴン鉄道汽船会社の親会社保有株式が全株 Mercantile Trust Company（マーキャントイル信託会社）に担保として預託されていることが示されている³⁹⁾。したがって、ユニオン・パシフィック鉄道会社の合算表は、証券担保社債の発行とそのための子会社株式の担保設定を一つの重要な根拠として作成されたと考えられるのである。

子会社株式の消去（資本連結）と子会社株式の表示（信託勘定）との相反的な要請をより発展的な形式で「解決」しようとしている事例がいくつか存在している。これらの事例は、証券担保社債発行を契機とした合算表形式の生成を立証する貴重な資料と考えられる。

資料2は、1892年6月30日のルイスビル・ナッシュビル鉄道会社第41期営業報告書中の貸借対照表の一部分（借方側の一部）を示したものである。報告の中の Trust Account（信託勘定）は、前述の証券担保社債のために設定された勘定である。信託勘定の欄の説明によれば、「Ten-forty Adjustment Bonds と Unified Fifty-year Four-Percent Gold Bonds のためにニューヨークのセント

資料2 ルイスビル・ナッシュビル鉄道連結貸借対照表 (借方の一部)

GENERAL BALANCE SHEET, JUNE 30, 1982
ASSETS.

Dr.

COST OF ROAD AND EQUIPMENT		
Road fixtures and equipment,	\$102,465,253 47	
Clarksville Mineral Branch under construction, not completed,	528,152 87	
Cost of Road and Equipment to June 30, 1982,		\$102,993,406 34
Real estate, quarry and timber lands,		757,338 71
BONDS OWNED-- INVESTMENTS		
Ten-forty Adjustment Bonds,	\$531,000 00	
Univied Fifty-year Four-per-cent Gold Mortgage Bonds,	1,266,000 00	
Louisville, Cincinnati & Lexington Railway General Mortgage Bonds,	50,000 00	
Sloss Iron and Steel Co. First Mortgage Bonds,	44,193 25	
Eureka Company First Mortgage Bonds,	29,000 00	
Elkton & Guthrie Railroad First Mortgage Bonds,	25,000 00	
Pensacola & Atlantic Railroad Land Grant Bonds,	906,000 00	
Louisville & Nashville and Mobile & Montgomery Railway Trust Deed Bonds,	267,000 00	
Southern Iron Co. First Mortgage Bonds,	25,000 00	
South & North Alabama Railroad Five-per-cent Consolidated Mortgage Bonds,	154,000 00	
South & North Alabama Railroad First Mortgage Sterling Bonds,	18,142 59	
Pensacola & Atlantic Railroad First Mortgage Bonds,	33,887 50	
Sundry Railroad and other Bonds,	212,207 36	
STOCKS OWNED--		3,561,930 70
Nashville & Decatur Railroad Stock,	\$806,709 87	
Owensboro & Nashville Railway Stock,	57,601 77	
Nashville, Florence & Sheffield Railway Stock,	1,738 00	
Birmingham Mineral Railroad Stock,	159,250 00	
Elkton & Guthrie Railroad Stock,	15,175 00	
Mobile & Montgomery Railway Stock,	10,543 20	
South & North Alabama Railroad Company Stock (common),	17,199 06	
Birmingham Rolling Mill Company Stock,	34,600 00	
Export Coal Company of Pensacola Stock,	75,000 00	
Sundry Railroad and other stocks,	48,807 34	
MATERIAL AND SUPPLIES--IN SHOPS AND ON LINE OF ROAD		1,226,624 24
		1,396,410 24
TRUST ACCOUNTS		
STOCKS AND BONDS HELD IN TRUST BY THE CENTRAL TRUST COMPANY OF NEW YORK, TRUSTEE, FOR TEN-FORTY ADJUSTMENT BONDS AND UNIFIED FIFTY-YEAR FOUR-PER-CENT GOLD MORTGAGE BONDS, VIZ--		
Louisville & Nashville Lebanon-Knoxville Branch Bonds,	\$1,500,000 00	
Louisville & Nashville Pensacola & Selma Division Bonds,	898,000 00	
Louisville & Nashville Mobile & Montgomery Division Bonds,	2,677,000 00	
Louisville & Nashville Louisville, Cincinnati & Lexington Railway Company's Bonds,	3,208,000 00	
Pensacola & Atlantic Railroad Bonds,	900,000 00	
Alabama Mineral Railroad Bonds,	1,650,010 00	
Stock in Louisville, Cincinnati & Lexington Railway Company,	3,070,959 75	
Stock in South & North Alabama Railroad Company,	1,125,500 69	
Stock in Mobile & Montgomery Railway Company,	3,272,906 12	
Stock in South-East & St. Louis Railway Company,	294,000 00	
Stock in Pontchartrain Railroad Company,	4,632 37	
Stock in Nashville, Chattanooga & St. Louis Railway Company,	4,878,538 75	
Stock in Owensboro & Nashville Railway Company,	250,728 48	
Stock in Henderson Bridge Company,	501,000 00	
Stock in Pensacola Railroad Company,	2,850 00	
Stock in Louisville Railway Transfer Company,	47,062 54	
Stock in Birmingham Mineral Railroad Company,	690,410 00	
Stock in Alabama Mineral Railroad Company,	225,010 00	
Stock in Nashville, Florence & Sheffield Railway Company,	60,600 00	
Stock in Henderson Belt Railroad Company,	19,750 00	
	\$25,276,958 70	
DEDUCT--		
Cost of Lou., Cin. & Lex. Railway Stock, which having been added to		
Cost of Road is therefore deducted from this account,	\$3,070,959 75	
Cost of Alabama Mineral Railroad Bonds and Stock, which having been		
added to Cost of Road is therefore deducted from this account,	1,875,020 00	
Cost of Henderson Belt Railroad Stock, which having been added to		
Cost of road is therefore deducted from this amount,	19,750 00	
Bonds included in Bonded Debt deposited with Central Trust Company		
of New York, Trustee, to secure \$4,531,000 Ten-forty Adjustment		
Bonds, which having been deducted from the Liabilities (Bonded		
Debt), is therefore deducted from this account, viz:		
Lebanon-Knoxville Branch Bonds,	\$1,500,000 00	
Mobile & Montgomery Division,	2,677,000 00	
Pensacola & Selma Division,	898,000 00	
Lou., Cin. & Lex. Railway General Mortgage bonds,	3,208,000 00	
Pensacola & Atlantic Railroad First Mortgage Bonds,	1,000,000 00	
	9,283,000 00	
Pensacola & Selma Division Bonds included in Bonded Debt deposited		
with the Farmers Loan and Trust Company of New York, Trustee,		
as part collateral for Georgia Railroad Lease, which having been		
deducted from the Liabilities (Bonded Debt), is therefore		
deducted from this account,	350,000 00	
		14,598,729 75

10,678,228 95

ラル信託会社に信託されている株式と社債」であると書かれている。問題となるのは、そのような株式と社債が列挙された次に表示される“Deduct”（控除）と標記された項目である。説明によれば、「ルイスビル・シンシナティ・レキシントン鉄道の株式価額は線路の価額（Cost of road）に加えられているので、この勘定から控除される」と書かれている。以下、同様にアラバマ・ミネラル鉄道とヘンダーソン・ベルト鉄道の株式・社債も控除されている。すなわち、借方の冒頭の Cost of Road and Equipment（線路と設備の価額）の項目には、親会社とともにこれらの子会社の固定資産が加えられているのである。営業報告書の文中では、この他にも数社の子会社路線の固定資産がこの項目に加えられているとの説明があることから、この項目の固定資産の総額が親子会社の合算によるものであることは明瞭である。したがってここでは資産連結が行なわれていることになる。そして信託勘定での子会社株式・社債表示を見るかぎりでは、ユニオン・パシフィック鉄道会社と同じ合算表形式となり、証券担保社債発行のための信託勘定設定が合算表成立の根拠となっていることを立証していると考えられるのである。

しかしながら、この資料の意義はそれにとどまらず、さらに合算表形式の克服過程を示す控除形式がとられているという点にある。信託勘定において子会社株式・社債を表示した上で、それを控除（deduct）することによって資産の二重計上を克服しようとしているのである。筆者は、すでに前稿において、この形態を資本連結へと発展していく途上での連結報告の過渡的形態と規定している。すなわち、資本連結の場合の投資勘定（借方）と資本勘定（貸方）との相殺消去という方法と、合算した上で資産（信託勘定に表示された子会社株式）から資産（重複分の子会社株式）を控除する方法とは根本的に性格が異なっており、控除形式による重複分の排除をもって資本連結の確立と見なすことはできないからである。したがって資料2の事例は、信託勘定への子会社株式表示実務の影響の下で生じた連結報告の過渡的形態と言えよう。

次に控除形式ではないが、やはり証券担保社債が関与した連結報告を見てみたい。資料3は、1892年6月30日のボルチモア・オハイオ鉄道会社第66期営業報告書中の連結貸借対照表の一部分（借方側の一部）である。同鉄道会社においても、子会社の固定資産の列挙表示が、Cost of Other Roads owned by the Baltimore and Ohio Railroad Company（ボルチモア・オハイオ鉄道会社により所有される他の路線の価額）という項目でなされている。しかし、列挙されている子会社7社のうち、最初のボルチモア・オハイオ・シカゴ鉄道会社だけが奇妙な表示となっている。価額の欄が空欄のままとなっており、項目説明の欄に株式と社債の価額が示されているのである。

この奇妙な表示の意味は、一番下の Bonds and Stocks Held by Trustees as Security for Bonded Debt（長期社債のための担保として信託会社により保有されている社債と株式）という項目によって明らかとなる。この項目は、証券担保社債発行のために信託会社に担保として保有されている証券を表示するものである。その中に、ボルチモア・オハイオ・シカゴ鉄道の社債と株式が示されており、ほぼ先の同鉄道の社債・株式の価額と一致している。上の項目での表示額よりも下の項目での表示額が少ないのは、その差額分だけ信託されていない株式が存在することを示している。1895

資料3 ボルチモア・オハイオ鉄道連結貸借対照表 (借方の一部)

DR.

GENERAL BALANCE SHEET.—NINE MONTHS ENDED JUNE 30, 1892.

Cost of Road:					
For the construction of the Railroad from Baltimore, Md., to Wheeling, W. Va., including the cost of the Locust Point, Curtis Bay, Sea Wall, Frederick, South Baltimore, Patuxent, and Metropolitan Branches, Camden Cut-Off, second, third and fourth tracks, comprising 788.74 miles of standard gauge single track, 233.48 miles of siding track, and including Telegraph Wires and Equipments, owned by the Company, and value of annuity retained under Western Union contract, depots, stations, warehouses, shops, fixed machinery in same, Canton Ferry, wharves in Baltimore, Philadelphia and New York, and Floating Equipment				\$37,425,509 80	
Bridge over Ohio River at Benwood, W. Va.				1,032,818 36	
Bridge over Ohio River at Parkersburg, W. Va.				1,353,423 68	
Rolling Equipment:					
Consisting of 563 Engines, 288 Passenger, 4 Dining, 56 Express, 77 Baggage and Mail, 314 Refrigerator, 18,047 Freight and Road Cars...				13,577,416 08	
Real Estate —Cost to the Company				4,706,134 70	\$58,095,302 62
Cost of Other Roads owned by the Baltimore and Ohio Railroad Company:					
Baltimore and Ohio and Chicago Railroad,					
Represented by bonds				\$7,744,000.00	
Represented by stock				1,503,450.00	
				\$9,247,450.00	
Fairmont, Morgantown and Pittsburgh Railroad Company				662,272 28	
Ohio and Baltimore Short Line Railroad				288,643 36	
State Line Railroad				216,981 32	
Skipnash Branch Railroad				10,435 15	
Balto., Wash and Alex. Branch of the Wash. City and Point Lookout R. R.				540,000 00	
Philadelphia Branch Railroad				7,028,629 40	8,746,961 51
Equipment of B. & O. Car Trust:					
Consisting of 96 Engines, 30 Passenger, 5 Baggage, 3 Refrigerator, and 3356 Freight Cars					2,500,000 00
Equipment Trust, Series A—3 Annual Payments					300,000 00
Equipment Trust, Series A.—Equipment in excess of \$1,000,000					2,598 44
Equipment Trust, Series B—1 Annual Payment					200,000 00
Betterment—Car Trust Cars, B. & O. of 1887					17,440 58
“ “ “ Series A					29,835 63
“ “ “ Series B					1,162 94
Sinking Funds:					
	Cancelled Bonds of Issue.	Miscellaneous Bonds.	B. & O. Consolidated 5 per cent.		
On account Sterling Loan, due 1895.	\$417,208.00	\$1,785,204.00	\$1,123,000.00	3,325,412 00	
On account Sterling Loan, due 1902.	378,488.00	2,429,500.00	1,463,000.00	4,270,988 00	
On account Sterling Loan, due 1910.	45,496.00	957,568.00	1,688,000.00	2,691,064 00	
	\$841,192.00	\$5,172,272.00	\$4,274,000.00		
On account Sterling Loan, due 1927				735,680 00	
On account Baltimore, Washington and Alexandria Branch of the Washington City and Point Lookout Railroad Co.				79,000 00	11,102,144 00
Uninvested Increment and Appropriations of Sinking Funds:					
In 5 per cent. B. & O. Consolidated Mortgage Bonds				\$1,099 30	
In Cash				75,252 30	76,351 60
Bonds and Stocks Held by Trustees as Security for Bonded Debt:					
Parkersburg Branch Railroad 1st Mortgage Bonds				\$3,000,000 00	
Baltimore and Ohio and Chicago Railroad 1st Mortgage Bonds				7,744,000 00	
Baltimore and Ohio and Chicago Railroad Stock				1,445,000 00	
Pittsburgh and Connellsville Railroad 2d Consolidated Mortgage Bonds...				10,000,000 00	
Wheeling, Pittsburgh and Baltimore Railroad 1st Mortgage (\$5,000,000) Bonds				3,003,186 52	
Baltimore and Philadelphia Railroad Company 1st Mortgage (£1,000,000) Bonds				4,840,000 00	
Washington Branch Stock				1,028,000 00	31,060,186 52

年の報告では、信託会社保有の分と親会社保有の分との内訳が、同じ欄の項目の説明箇所に次のように明瞭に表示されている。

Baltimore and Ohio and Chicago Railroad	
Represented by bonds held by Trustees	\$ 7,744,000 00
Represented by stock held by Trustees	1,445,000 00
Represented by stock held by B. & O. R. R. Co.	58,450 00
	<hr/>
	\$ 9,247,450 00

こうした表示は、当該会社が子会社の一つであることの説明と、その社債・株式が証券担保社債の担保となっていることの説明を同時的に行ない、相反的な要請を「解決」しようとした独特の方法であると考えられる。したがって、発想においては控除形式と相通ずるものであり、また形態においては合算表形式の要素を残すものと言える。いずれにしても、このボルチモア・オハイオ鉄道の報告も証券担保社債という特異な社債の影響の下に生じた連結報告の過渡的形態の一種であり、合算表の生成に対する同社債の一定の役割を立証するものとなっている。

Ⅳ 資本金概念の変遷

合算表の生成要因として第三に、世紀転換前後の資本金概念の特徴とその変遷について考察されねばならない。前節までが当時の実務にかかわる問題であるとすれば、本節では合算表の生成と資本連結の確立をめぐる論理的背景についての検討が課題となる。

津守常弘教授によれば、アメリカにおいては資本金定義を行なう前提として、二つの異なる概念が存在しているとされる⁴⁰⁾。一つは法律的分野で用いられる資本金概念であり、もう一つは会計学上の資本金概念である。前者は貸借対照表の借方的性格の強い概念であるが、後者は貸借対照表の貸方的性格すなわち抽象的貨幣額としての性格を中核とする概念である⁴¹⁾。この二つの概念を、ワイナー、ボンブライト (J. L. Weiner & J. C. Bonbright) は、「資本財概念」(Capital goods concept)、「資本価値概念」(Capital value concept)とそれぞれ表現している⁴²⁾。「資本財概念」は企業の資産(とりわけ固定資産)それ自体を指示する概念であり、「資本価値概念」は企業の純資産(Net Worth)に対する抽象的概念である。

「資本財概念」の主張は、歴史的には1824年のウッド対ダムマー事件判決で打ち立てられた「信託基金原則」によって代表され、20世紀初頭まで大きな影響を及ぼしたとされる⁴³⁾。「信託基金原則」は、イギリスの信託法理をアメリカの会計に適用したものであるが、資本金を負債を支払うための担保もしくは信託基金であると解することによって、配当計算原則上、債権者保護を目的とする資本減損禁止原則を打ち立てたものである⁴⁴⁾。しかも、この原則においては、資本金は投下回収される貨幣ではなく、恒久的な「基本財産」である物財として考えられた。これは、歴史的にはイギリスにおいて貨幣や商品ではなく、土地それ自体がすべての収益の元本(資本)であると考えられたことに由来するものである⁴⁵⁾。土地の不滅性は資本の恒久性の観念に継承され、その表現は貨幣価値的ではな

く、資本の具体的な存在形態（固定資産）によってなされたと考えられた。したがって、固定資産は資本的資産（Capital Assets）と称され、それぞれ具体的に原価で表示されることが要請されたのである⁴⁶⁾。

やはりイギリスに起源をもつ鉄道会計にも同様の思考が現われている。イギリスにおいては、信託法理は鉄道業や公益事業の会計を通じて具体的に展開されたと言われる。すなわち、鉄道業（公益事業）は公共的かつ永続的な性格の事業であるという認識から、鉄道投資の恒久性という観念が生まれ、信託法理と結びついて資本的資産概念の形成を促したのである⁴⁷⁾。そして、その思考は後に複会計制（Double Accounts System）を生み出すことになる⁴⁸⁾。鉄道会計においては、固定資産の物財的側面とその効率的運用が重視された⁴⁹⁾。物的資本の恒久性は、固定資産の適正な維持・保存の表示によって証明されたのである。

イギリスの影響を強く受けたアメリカの鉄道会計において、いかに物財的側面に関する報告が重視されたかは、マサチューセッツ州の1860年鉄道一般法令の中の年次報告書規定に現われている。そこでは、株式資本金、払込資本金、社債・流動負債、線路・設備の原価、資産・財産価額と並んで、鉄道の距離、レールの重量、鉄道の勾配、橋・踏切の数、旅客・貨物列車走行マイル数、旅客数、貨物運送トン数、客車・貨車の速度、修繕・維持・更新の原価、従業員数、給与・賃金額、機関車・車両数、燃料用石炭・薪の量、旅客・貨物サービス・その他の源泉からの所得、配当、未処分剰余金、減価償却および抵当付負債に関する詳細な情報を含む年次報告書が要求されている⁵⁰⁾。

たとえば、資料3のボルチモア・オハイオ鉄道の報告の中での敷設距離数や車両数の物量表示の事例や、他の多くの鉄道の報告に見られる資産を細ごと具体的に列挙表示する事例は、まさに物財的側面を重視する鉄道会計の特質の顕著な現われである。リプリー（W. Z. Ripley）によれば、当時の法律制定者、経済専門家にとっては鉄道の資本とは、たとえば不動産、線路、機関車、貨車のような有形固定資産および good-will（のれん）のような無形資産から成るものと考えられていたという⁵¹⁾。「要するに、会社の資本は実際の会社の財産（actual corporate estate）⁵²⁾」であった。すなわち、アメリカの鉄道会計における資本金概念は、まさに「資本財概念」そのものであったのである。

このような「資本財概念」は、19世紀末から20世紀初頭にかけて「信託基金原則」が激しい批判を受けて否定されるに伴って、大きく後退していくことになる。それに代わって登場したのが「資本価値概念」である。「資本価値概念」は、今日の会計学における資本金概念と同一のものと言ってよい。すなわち、投下回収されるべき抽象的貨幣額としての資本である。

合算表の生成とその後の資本連結確立の背後には、「資本財概念」の影響と「資本価値概念」への論理の転換があるものと考えられる。連結会計の基本的メルクマールである資本連結の本質は、親会社投資勘定を子会社資本勘定と相殺消去して子会社純資産（諸資産と負債）と置き換えること、すなわち「論理的置換」にあると規定される⁵³⁾。このような論理的同質性にもとづく投資勘定→資本勘定→子会社純資産という置換が成立するためには、資本が抽象的・貨幣価値的に把握されていなければ

ならない。そうした手続の論理的な前提となる資本金概念は「資本価値概念」である。すなわち、「資本財概念」にもとづく借方中心思考（資本を物的な資産形態でとらえる思考）からは「論理的置換」は導出されず、資本の形態転換を受容しうる「資本価値概念」の貨幣価値的な資本把握によって初めて「論理的置換」は成立するのである。

「資本財概念」にもとづくかぎりには、親子会社間の資本的結合は親子会社間の財産の結合として観念されることになる。資料1のユニオン・パシフィック鉄道会社の合算表の説明として、Balance Sheet of the properties comprising the Union Pacific System（ユニオン・パシフィック・システムを構成する財産についての貸借対照表）という表現があるが⁵⁴⁾、ここには連結を財産の結合ととらえる思考が極めて明瞭に現われている。すなわち、「資本価値概念」が資本連結確立の論理的背景をなしていることと対応して、「資本財概念」は合算表生成の論理的背景をなしているのである。すでに前節において、合算表の生成要因の一つとして、親会社保有の子会社株式を自己株式と同様に連結の際にも資産として表示する思考を分析したが、それを資産の側からの論理とすれば、「資本財概念」はその思考と対をなす資本の側からの論理であると言える。したがって、それらが一体となって論理的背景をなし、証券担保社債の発行すなわち持株会社形態を逆用した操作的な資金調達をより直接的な要因としつつ合算表の生成が促進されたと総括的に結論づけることができるのである。

以上において、合算表の生成要因を当時の会計実務と会計思考に即して分析してきた。そこでは、初期の連結報告が生成に際して合算表形式をとるに至った一定の「必然性」を論証した。すなわち、親子会社（持株会社）全体の財政状態および経営成績を統一的に表示しようという目的すなわち連結目的は、当時の会計実務・会計思考の中では、親子会社の貸借対照表の単純な合算表によって達成されるものと抵抗なく受容されたのである。したがって、当初はその合算表が連結貸借対照表として認識されたのである。資本連結技術の確立・普及はなおそれ以降のことであった⁵⁵⁾。もちろん、事実上、資産・資本の二重計上とならざるをえないような合算表を容認する前提が、報告作成基準の欠除した当時の「自由主義的」な会計実務にあることは言うまでもない。そうした会計実務は、一面では投機的・詐欺的実務を許すこととなったが、他面では皮肉にもアメリカの実務家の創造性ないしは実験精神の発揮を促したのである⁵⁶⁾。合算表の生成とそれを契機とした連結報告の発達、その重要な例証である。プレビッツ、メリノ（G. J. Previts & B. D. Merino）は、アメリカにおける連結会計の生成について次のように述べている。

「イギリスの専門家の知識を受け継ぐとともに、アメリカ資本市場の独自な環境に照らして新たなしかも別個の開示形式を創り出し、適用し、そしてさらに前進するというアメリカ会計人の能力の一例がここに示されている⁵⁷⁾。」

V 鉄道業における会計公開制度の生成

合算表の生成要因の分析とともに、合算表の生成を根底において規定する契機についても考察されねばならない。合算表の生成を促し、連結会計の発達を根本的に動機づけている重要な要素の一つ

は、当時のトラスト、持株会社に対する会計公開要求の高まりとそれへの制度的対応である。すなわち、鉄道業における連結会計の生成は、鉄道業における会計公開制度の形成と深く関連していると考えられる⁵⁸⁾。以下、その点について考察してみたい。

アメリカの鉄道業は、その出発点から一般産業会社とは異なる会計公開問題を伴っていた。初期の鉄道の建設は、公共的事業として州からの土地供与や資金援助を前提としたことから、州議会は、将来における州による鉄道の買上げ、借入金返済のための減債基金の積立て、鉄道資産の維持等を会社に要請し、年次報告書の提出を義務づけた⁵⁹⁾。しかし、州による鉄道の買上げは実現せず、1850年前後から州議会は他鉄道のリース、買収、合併および社債発行の自由化を認めるようになり、多くの鉄道会社が公共的事業の名目に反して私的経営的性格を強めていった。

このような過程において州議会は、年次報告書提出制度への依存を強めていった。すでに紹介したマサチューセッツ州の1860年鉄道一般法令のように、先進的な州においては非常に詳細な年次報告書が要請されたのであった⁶⁰⁾。私的支配の進行の中で、公的性格の維持は年次報告書提出制度によって保障されると考えられていたのである。しかし、実際には、私的性格が強まるにしたがって年次報告制度は形骸化していき、いくつかの鉄道では株主にすら年次報告書を公表しないという事態が生まれた⁶¹⁾。

そのような中で、鉄道の経営は投機的、詐欺的性格を強め、差別料金の設定、プールの形成等の独占的行為は農産物や畜牛の輸送を鉄道にたよる農民の憤激を買い⁶²⁾、一般住民をまきこんだ大規模な反独占運動を生み出すに至った。1860年代末から1880年前後にかけてのグレンジャー運動がそれである⁶³⁾。グレンジャー運動の影響によって、社会全体に独占的な巨大鉄道会社への反感が強まり、鉄道会社に対する規制は大きな社会問題に発展した。グレンジャー運動は、州政府・州議会による強力かつ直接的な鉄道会社規制を要求したが⁶⁴⁾、それを回避するために採用されたのが会計公開制度であった⁶⁵⁾。ジョーンズ (E. Jones) は、「(鉄道会社への規制は) 公開 (Publicity) とその勧告のための世論の力に依拠していた」と述べている⁶⁶⁾。この場合の会計公開が株主に対する「私益調整」目的だけでなく、反鉄道感情に満ちた世論に対する「公益確保」目的からのものであったことに注目したい⁶⁷⁾。

鉄道会社規制 (会計公開) の制度上の担い手となったのは、鉄道委員会であった⁶⁸⁾。鉄道委員会は、アメリカにおける独特な制度である行政委員会制度の前身をなすものである。行政委員会は、憲法の枠内で規制立法において表明された議会の意向に沿って法を管理する独立的機関で、準立法的・準司法的性格を併せもつ行政機関である。今日、有名なものには州際商業委員会 (ICC)、連邦動力委員会 (EPC)、証券取引委員会 (SEC)、連邦通信委員会 (FCC) 等があるが、これらの原型は鉄道業における独占規制問題から派生した鉄道委員会にあるのである⁶⁹⁾。鉄道委員会は、最初は1836年にロード・アイランドにおいて設立されニューイングランド諸州に広まったとされるが⁷⁰⁾、基本的なモデルとなったのは、1869年に設立されたマサチューセッツ州の鉄道委員会である⁷¹⁾。

この委員会の職務・権限は、第一に鉄道会社を検査し、それが特許状、法令の要請に従っているかどうかを確かめ、第二に公衆の安全と便宜に関して鉄道会社を監督し、第三に委員会自身の動機かま

たは一般からの苦情にもとづいて鉄道会社を調査し、第四に鉄道会計の統一的制度を定め、鉄道会社の記録を調査し、第五に鉄道と大衆との紛争の解決のための仲裁委員会として奉仕し、第六に鉄道輸送組織の実際活動を示す年次報告書を議会に提出し、公衆の利益の十分な保護のために必要な法律を提案することであった⁷²⁾。以上のような職務・権限であったが、指示を強制する強力な権限をもたず、もっぱら鉄道会社に報告の提出を要請するだけの勧告型の委員会であった⁷³⁾。このマサチューセッツ委員会をモデルに1878年までに16の州で鉄道委員会が設立され⁷⁴⁾、会計公開を軸に鉄道会社と社会との間の利害調整が図られようとしたのである。

その後、1887年には州際商業法が制定され、州と州とにまたがる運輸業を規制する州際商業委員会が設立された⁷⁵⁾。州際商業委員会は鉄道委員会形態のより発展したものであり、一般運輸業者に年次報告を義務づけ、会計の統一的制度を命じることにより、会計公開を独占規制の重要な手段として行使する機関であった⁷⁶⁾。しかし、罰則規定をもたないことから、制度としての強制力に欠けるものであったとされる。権限の強化は、1906年の州際商業法の改正を待つことになる。こうして会計公開問題は、鉄道における独占の進行とともに積極的意義を付与され、制度上の重要な争点へと発展していったのである。

以上のような鉄道業における会計公開制度の形成過程は、連結会計生成の一つの重要な契機をなすものと考えられる。ミラー (S. L. Miller) は、「鉄道会社への敵意は、とりわけ二つのものの発展によって強められた。すなわち二つのものとは、鉄道会社の財務構造が激しい競争によって破壊されないために必要とされた、70年代および80年代の料金協定交渉と鉄道間結合(Railway Consolidation)運動である⁷⁷⁾」と述べているが、会計公開要求もこの料金協定と鉄道間結合に対して向けられたのである。1887年の州際商業法の成立の背後には、持株会社形態による州際鉄道の独占化に対する強い社会的批判が存在している。英米の慣習法においては、本来、独占は不法なものとみなされ、反独占は社会の基本的理念となっていた⁷⁸⁾。世論の中には鉄道間結合そのものの禁止の提唱もあったが、しかし、そのような結合は経済の発展に伴う必然的結果であり、その必然性を人為的に留めることはできなかった。問題の「解決」は、結合の禁止ではなく結合の公開によって果たされようとしたのである。ハドレー (A. T. Hadley) は、「秘密の結合が、公開的なものに代わった⁷⁹⁾」と表現している。

連結会計は、こうした鉄道間結合に関する会計公開の一環をなすものであったと考えられる。連結会計が会計公開の重要な構成部分として認識され制度化されるのは世紀転換後のことであったが、その端緒はこのように鉄道業における会計公開制度の形成過程の中に存在したのである。合算表生成の契機がハドレーの言う「結合の公開」にあることは、以上の点から明白である。もちろん会計公開の目的が本来、事実の正確な表示によって保証されるものとすれば、今日から見れば資産・資本の重複計上となる合算表の公開は公開目的を阻害しこそすれ、それを充足するものとはみなすことができない。当時の任意的な会計公開は、恣意的な数値の表示により資本蓄積を正当化するものとして利用されたと言うこともできる。しかし、歴史的には「結合の公開」を志向する試行錯誤の一環として合算表の生成を評価することが必要である。すなわち、連結財務諸表公開制度の形成過程の出発点におい

て、合算表の生成が適切に位置づけられねばならないのである。

Ⅵ 結びにかえて

歴史的現実というものは、一見無秩序的な無数の要素の融合物である。ある事象の生成を二、三の要因から論ずること自体、極めて無謀な試みと言えるかもしれない。しかしながら、複雑な事象といえども一つ一つの構成要素に分解・分析していくことによって、その最も本質的な要素群に辿りつくことも可能である。

本稿は、そのような可能性に依拠して、なお未解明の領域である連結会計生成史研究の一環として、連結会計の原基の形態とも言うべき合算表を歴史的考察の中から抽出し、その生成要因・契機の実分析を行なった。試論の域を出るものではないが、合算表の生成について、一定程度、本質的要因を解明しえたと考える。もちろん、これをもって連結財務諸表の生成過程・生成要因の全体が明らかにされたというわけではない。本稿は単に、合算表という単純な表示形式が当初、親子会社全体の経営状態を表示するものとしてとらえられ、連結報告として認識されたその要因を分析し、合算表の生成から資本連結の確立へと至る連結会計の発達の実筋を示唆したにすぎない。連結会計の生成をめぐるには、なお、膨大な資料が潜在しており、連結会計生成の異なる形態、異なる過程が抽出される可能性が常に存在している。そのような視点から見れば、連結報告は合算表も含めて多様な形態をまとうて創出されたと考えることもできる。それらが次第に今日的な意味での連結会計へと収斂していく過程が生成過程としてとらえられるべきであろう。そしてまた、そうした連結会計の生成・発展過程がアメリカ金融資本発達史の中に適切に位置づけられることによって、連結会計の果たした経済的・本質的役割についても明らかにされるべきであろう。連結会計の生成史研究は、なお多くの諸課題を残していると言わざるをえない。

注 1) 田中隆雄『管理会計発達史』森山書店、1982年、18ページ。

2) cf. R. G. Walker, *Consolidated Statements, A History and Analysis* (New York: Arno Press, 1978). ウォーカーの著書は、英米型会計と規定されるようなイギリスを起源とした共通の会計思考を持つアメリカ、イギリス両国でありながら、何故、アメリカにおいて連結会計が独自に創出されたのか、何故、イギリスは1948年会社法による制度化に至るまで連結会計を受容しえなかったのか、という問題意識にもとづき両国の連結会計導入と理論展開の歴史的過程を詳細に比較検討したものである。特にそこでは連結会計思考とイギリスの資産評価思考との相違性・異質性が中心的論点となっており、アメリカでの初期の連結会計が資産評価論の枠内で非論理的に論じられた経緯を分析している。ウォーカーの著書は、他にも連結会計の歴史と理論に関する多くの未解明点についても問題提起しており、今後の検討が必要とされる。

3) 拙稿「アメリカにおける連結会計の生成に関する史的考察」『明治大学大学院紀要』第21集(2)、1984年。

4) N. Trottman, *History of the Union Pacific, Financial and Economic Survey* (New York: the Ronald Press Co., 1923), p. 10.

5) *Ibid.*, P. 65.

6) *Ibid.*, p. iii.

7) *Ibid.*, pp. 71-98.

- 8) G. J. Previts & B. D. Merino, *A History of Accounting in America* (New York: a Ronald Press Publication, 1979), p. 76. 大野功一、岡村勝義、新谷典彦、中瀬忠和訳『アメリカ会計史』同文館、1983年、81ページ。
- 9) 吳天降『アメリカ金融資本成立史』有斐閣、1971年、44-46ページ。
- 10) 同上書、111-118ページ。
- 11) N. Trottman, *op. cit.*, p. 269.
- 12) *Ibid.*, p. 275.
- 13) *Ibid.*, p. 277.
- 14) *Ibid.*, pp. 279-280.
- 15) *Listing Statements of the New York Stock Exchange*, Vol. 6, A-2483, p. 2211.
- 16) *Ibid.*, p. 2209.
- 17) 18) N. Trottman *op. cit.*, p. 278.
- 19) *Listing Statements*, p. 2209.
- 20) N. Trottman, *op. cit.*, pp. 278-279.
- 21) *Ibid.*, p. 279.
- 22) *Listing Statements of the New York Stock Exchange*, Vol. 2, A-705, pp. 443-444.
- 23) 伊藤邦雄「アメリカ株式会社会計制度の史的構造(二)」『一橋大学研究年報・商学研究』24号、1983年4月、201ページ。
- 24) H. R. Hatfield, *Modern Accounting* (New York: D. Appleton & Co., 1909), pp. 147-153. 松尾憲橘訳『近代会計学』雄松堂書店、1971年、141-147ページ。
- 25) 黒沢清「米国会計学発展史序説」『米国経営学(上)』東洋経済新報社、1956年、271ページ。
- 26) H. R. Hatfield, *op. cit.*, p. 153. 邦訳書、147ページ。
- 27) *Ibid.*, p. 150. 邦訳書、144ページ。
- 28) 29) 伊藤邦雄、前掲論文、195ページ。
- 30) 同上論文、196ページ。
- 31) その後、資産説は資産・資本の過大表示実務であるとの批判の強まりとともに、資本相殺説、純資産控除説に取って代われ、今日ではまったく否定されている(伊藤邦雄、前掲論文参照)。
- 32) H. R. Hatfield, *op. cit.*, p. 152. 邦訳書、146ページ。
- 33) W. Z. Ripley, *Railroads, Finance and Organization* (New York: 1915), p. 139.
- 34) E. Jones, *Principles of Railway Transportation* (New York: The Macmillan Co., 1925), pp. 23-26. W. Z. Ripley, *Ibid.*, pp. 143-156.
- 35) W. Z. Ripley, *Ibid.*, p. 144.
- 36) *Ibid.*, p. 145.
- 37) *Ibid.*, p. 143.
- 38) *Ibid.*, pp. 147-148.
- 39) *Listing Statements*, Vol. 6, p. 2208.
- 40) 41) 津守常弘『配当計算原則の史的展開』山川出版社、1962年、126-127ページ。
- 42) J. L. Weiner & J. C. Bonbright, "Theory of Anglo-American Dividend Law: Surplus and Profits," *Columbia Law Review*, Vol. 30, p. 334.
- 43) 津守常弘、前掲書、126、143-144ページ。
- 44) 同上書、143ページ。小山賢一『アメリカ株式会社法形成史』商事法務研究会、1981年、287-289ページ。
- 45) 千葉準一「近代会社会計の基礎構造——英国株式会社会計に関する一考察(2)」『経済と経済学』46号、1981年2月、176-177ページ。

- 46) 千葉準一「会社会計制度の形成と信託概念」『企業会計』33巻13号、1981年12月、133-134ページ。
- 47) 千葉準一、前掲論文、『経済と経済学』182-184ページ。
- 48) 同上論文、183ページ。
- 49) 同上論文、182ページ。
- 50) E. M. Dodd, *American Business Corporation until 1860* (Harvard University Press, 1954), p. 345.
- 51) 52) W. Z. Ripley, *op. cit.*, p. 54.
- 53) 武田隆二『連結財務諸表』国元書房、147-148ページ。前掲拙稿、195ページ。
- 54) *Listing Statements*, Vol. 6, p. 2210.
- 55) 前掲拙稿、195-198ページ。
- 56) ウォーカーは、「ある意味では、アメリカにおける規制の欠除は実験を助けるものであったかもしれない。この強制的規制の欠除に対する反応は、アメリカでの連結報告の使用となって現われた」と述べている (R. G. Walker, *op. cit.*, p. 262.)。
- 57) G. J. Previts & B. D. Merino, *op. cit.*, p. 85. 邦訳書、92-93ページ。
- 58) 会計公開制度の原型は、19世紀後半のアメリカ鉄道業における鉄道会社規制の過程に見出される (西村明『財務公開制度の研究』同文館、1977年、山地秀俊『会計情報公開論』神戸大学経済経営研究所、1983年参照)。なお、V節の執筆に際しては以上の論稿を参考とした。
- 59) E. M. Dodd, *op. cit.*, p. 328.
- 60) *Ibid.*, p. 345.
- 61) G. J. Previts & B. D. Merino, *op. cit.*, pp. 80-81. 邦訳書、89-90ページ。
- 62) S. L. Miller, *Railway Transportation, Principles and Point of view* (A. W. Shaw Co., 1924), pp. 706-708. E. Jones, *op. cit.*, pp. 187-189.
- 63) E. Jones, *op. cit.*, p. 187.
- 64) *Ibid.*, p. 186.
- 65) 西村明、前掲書、64-65ページ。
- 66) E. Jones, *op. cit.*, p. 186.
- 67) 森淳二郎「企業開示法理の再検討」『企業法の研究』有斐閣、1977年。森氏は企業開示制度を規定する法理として、「私益調整原理」と「公益確保原理」の二つを析出し、イギリスとアメリカの法の歴史的検討の中で前者から後者への法理の変化を解明している。今日の会計開示制度を考えるうえで示唆多い論稿である。
- 68) S. L. Miller, *op. cit.*, pp. 703-706. E. Jones, *op. cit.*, pp. 185-187.
- 69) 石井彰次郎『アメリカ鉄道論』中央経済社、1969年、159-184ページ参照。
- 70) S. L. Miller, *op. cit.*, p. 702.
- 71) E. Jones, *op. cit.*, p. 186.
- 72) S. L. Miller, *op. cit.*, pp. 703-704.
- 73) *Ibid.*, pp. 703-706.
- 74) 石井彰次郎、前掲書、169ページ。
- 75) E. Jones, *op. cit.*, pp. 210-230. S. L. Miller, *op. cit.*, pp. 733-755.
- 76) E. Jones, *Ibid.*, pp. 220-221.
- 77) S. L. Miller, *op. cit.*, pp. 713-714.
- 78) 石井彰次郎、前掲書、169ページ。
- 79) A. T. Hadley, *Railroad Transportation, Its History and Its Laws* (New York: 1895), p. 80.

(博士後期課程商学専攻59年入学)